DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ
w LUBLINIE

Lublin, dnia 12 sierpnia 1976 r. Nr 10 Poz. 53-54

Poz. Treść

ZARZĄDZENIA INSPEKTORATU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Poz. 53

ZARZĄDZENIE INSPEKTORATU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W KRAKOWIE

z dnia 22 czerwca 1976 r.

w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych.

Na podstawie § 1 ust. 1 zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 3 października 1975 r. w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 21, poz. 110) zarządza się co następuje:

§ 1. Wymiary statków, zestawów pchanych, zespołów sprzężonych i pociągów holowniczych.

1. Statki zestawy pchane i zespoły sprężone nie mogą przekraczać niżej podanych wymiarów:

Lp.	Droga wodna	długość	szerokość
1	rz. Przemsza od km 0.00—15.200	40.00	10.00
2	rz. Wisła od km 0.00 — km 37.500	83.00	11.00
3	Kanał Łączany — Skawina	83.00	11.00
4	rz. Wisła od km 57.800 — km 94.000	83.00	11.00
5	rz. Wisła od km 94.000 — km 324.500	100.00	13.00
6	rz. Dunajec od km 0.00 — km 30.300	40.00	7.00
7	rz. Wisłoka od km 0.00 — km 22.000	40.00	7.00
8	rz. San od km 0.00 — km 90.500	40.00	11.00

2. Pociągi holownicze nie mogą przekraczać niżej podanych wymiarów:

Lp.	Droga wodna	jazda w dół rzeki		jazda w górę rzeki	
		dług.	szer.	dług.	szer.
1	rz. Przemsza od km 0.00 — km 15.200	100.00	7.00	200.00	7.00
2	rz. Wisła od km 0.00 — km 23.000	100.00	9.00	200.00	9.00
3	rz. Wisła od km 23.000 — km 37.500	200.00	11.00	200.00	11.00
4	Kanał Łączany — Skawina	200.00	11.00	200.00	11.00
5	rz. Wisła od km 57.800 — km 324.000	250.00	13.00	300.00	13.00
6	rz. Wisłoka od km 0.00 — km 22.000	100.00	7.00	200.00	7.00
7	rz. San od km 0.00 — km 90.500	200.00	13.00	300.00	13.00

3. Na rzece Wiśle od zbiornika w Goczałkowicach do ujścia rzeki Przemszy i od km 37.500 do km 57.800, na rzece Przemszy od Mysłowic do km 15.200, na rzece Białej Przemszy od Maczek do połączenia z rzeką Czarną Przemszą, na rzece Czarnej Przemszy od ujścia rzeki Brynicy do połączenia z rzeką Białą Przemszą, na rzece Sole od ujścia rzeki Koszarawy do ujścia do rzeki Wisły, na rzece Rabie od Myślenic do ujścia do rzeki Wisły, na rzece Dunajec od Nowego Targu do km 30.300, na rzece Nidzie od mostu w Pińczowie do ujścia do rzeki Wisły, na rzece Wisłoce od Jasła do km 22.000, na rzece San od granicy Państwa do km 90.500, na rzece Wisłok od Strzyżowa do ujścia do rzeki San oraz na rzece Kamiennej od Ostrowca Świętokrzyskiego do ujścia do rzeki Wisły — mogą uprawiać żeglugę statki o powierzchni pokładu do 20 m² oraz statki do przewozów międzybrzegowych.
4. Za długość i szerokość statku przyjmuje się całkowite wymiary zewnętrzne kadłuba; na statkach posiadających ster wystający poza obręb rufy — długość mierzy się przy złożonym na bok sterze.

§ 2. Głębokość tranzytowa

1. Głębokość tranzytową na danym odcinku drogi wodnej ustala administracja dróg wodnych i podaje w formie pisemnej zainteresowanym uprawiającym żeglugi i spławu do wiadomości.
2. Dla statków, których zanurzenie nie przkracza 100 cm różnica między głębokością tranzytową danego odcinka drogi wodnej a zanurzeniem statków powinna wynosić:
   a) przy płynięciu w górę rzeki — co najmniej 15 cm,
   b) przy płynięciu w dół rzeki — co najmniej 10 cm.
3. Dla statków o zanurzeniu większym niż 100 cm różnica między głębokością tranzytową a zanurzeniem powinna wynosić co najmniej 20 cm.
4. W wypadku występowania niskich stanów wody, które nie odpowiadają ustalonym głębokościom

tranzytowym lub stanów wody przekraczających dopuszczalną najwyższą wodę żeglowną jak również w wypadku zlodzenia rzek, wykonywania robót technicznych, prowadzenia prac pomiarowych, odbywania ćwiczeń wojskowych itp, administracja dróg wodnych może w porozumieniu z inspektoratem żeglugi śródlądowej w Krakowie, zamknąć lub ograniczyć na poszczególnych drogach wodnych lub ich odcinkach uprawianie żeglugi; decyzję o zamknięciu lub ograniczeniu uprawiania żeglugi administracja dróg wodnych przekazuje zainteresowanym uprawianiem żeglugi w formie pisemnego zawiadomienia.

§ 3. Szybkość statków.

1. Statki, zestawy pchane, zespoły sprzężone i pociągi holownicze nie mogą przekraczać szybkości podanych w poniższej tabeli:

Lp.	Droga wodna	km od — do	szybkość jazdy w km/godz.	
			w dół	w górę
1	rz. Przemsza	0.000—15.200	10	10
2	rz. Wisła	0.000—37.500	25	20
3	Kanał Łączany — Skawina	0.000—17.200	6	6
4	rz. Wisła	57.800—324.500	bez ograniczeń	
5	rz. Dunajec	0.000—30.300	10	10
6	rz. Wisłoka	0.000—22.000	10	10
7	rz. San	0.000—90.500	15	15

2. Przy mijaniu i wyprzedzaniu się statków, szybkość powinna być ograniczona na tyle, aby nie spowodować możliwości zagrożenia bezpieczeństwa ruchu żeglowego.
3. Ograniczenie szybkości wymienione w ust. 1 nie dotyczy statków będących w akcji ratowniczej lub interwencyjnej.

§ 4. Zestawienie zestawów pchanych, zespołów sprzężonych i pociągów holowniczych.

1. Przy zestawianiu zestawu pchanego, zespołu sprężonego lub pociągu holowniczego, kierownik zestawu pchanego, zespołu sprzężonego bądź pociągu holowniczego powinien brać pod uwagę moc pchacza, holownika lub holowników, warunki atmosferyczne, stan wody, szybkość prądu, siłę wiatru, szerokość szlaku żeglownego, kierunek jazdy, głębokość tranzytową, zanurzenie statków wchodzących w skład zestawu pchanego, zespołu sprzężonego bądź pociągu holowniczego.
2. Długość liny holowniczej pomiędzy holownikiem a pierwszym holowanym statkiem jak również pomiędzy statkami holowanymi jest zależna od kierunków jazdy warunków nawigacyjnych, rodzaju holowanych w pociągu statków itp.
3. Odstęp pierwszego statku od holownika w pociągu holowniczym powinien wynosić co najmniej 40 m w górę rzeki lub w dół rzeki, natomiast odstępy pomiędzy pozostałymi statkami powinny wynosić:
   a) w czasie holowania w górę rzeki na odcinku swobodnie płynącym conajmniej 5 m, zaś na odcinku skanalizowanym co najmniej 10 m,
   b) w czasie holowania w dół rzeki od 10 do 30 m w zależności od warunków nawigacyjnych i układu szlaku żeglownego.
4. W wypadkach niekorzystnych należy zmniejszyć długość lub szerokość pociągu holowniczego, zestawu pchanego lub zespołu sprzężonego oraz zmniejszyć zanurzenie, jeżeli to jest konieczne ze względu na okoliczności zagrażające bezpieczeństwu żeglugi.
5. Zastosowanie, podanych w ust. 3 i 4, parametrów nie zwalnia kierowników statków, zestawów pchanych, zespołów sprzężonych i pociągów holowniczych od odpowiedzialności za niewykonanie czynności zapobiegających wypadkom.
6. Łodzie towarzyszące w pociągach holowniczych powinny być cumowane kolejno na przemian po obydwu stronach płetwy sterowej statków.
7. Nie wolno holować łodzi transportowych przy burtach statków.
8. Załogi holowanych statków powinny mieć przygotowany manewrowy sprzęt pokładowy zdatny każdorazowo do użytku.

§ 5. Najwyższa woda żeglowna.

1. Ustala się najwyższą wodę żeglowną (N W Ż), która na poszczególnych wodowskazach wynosi:

a) **rz. Wisła**

Wodowskaz	Smolice	350 cm
„	Bielany	350 cm
„	Popędzynka	380 cm
„	Karsy	350 cm
„	Szczucin	460 cm
„	Sandomierz	420 cm
„	Zawichost	480 cm
„	Annopol	430 cm

b) **rz. Dunajec,**

Wodowskaz Biała Wieś 490 cm

c) **rz. Wisłoka,**

Wodowskaz Mielec 450 cm

d) **rz. San,**

Wodowskaz	Rzuchów	500 cm
„	Nisko	450 cm
„	Radomyśl	460 cm

2. Ustaloną w ust. 1 N W Ż administracja dróg wodnych podaje do ogólnej wiadomości na specjalnie sporządzonych do tego celu tablicach informacyjnych, umieszczonych w miejscach widocznych od strony wody, a tam gdzie istnieją śluzy, na śluzach.
3. W wypadku ograniczenia uprawiania żeglugi przez wysokie stany wody, statki, zestawy pchane, zespoły sprzężone i pociągi holownicze obowiązane są wstrzymać dalszą jazdą i ustawić się na postój w miejscach bezpiecznych np. w portach lub kanałach.
4. Ograniczenie uprawiania żeglugi nie dotyczy statków jadących na ratunek oraz statków interwencyjnych.

§ 6. Oznakowanie i wytyczanie szlaku żeglownego.

1. Oznakowanie i wytyczanie szlaku żeglownego należy do obowiązków administracji dróg wodnych.
2. Znaki żeglugowe na drogach wodnych winny być wykonane zgodnie z postanowieniami § 22, § 23 i § 24 przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych oraz być zawsze barwne i czyste.
3. Administracja dróg wodnych może nakazać ustawienie znaku żeglowego innej jednostce organizacyjnej, względnie osobie prywatnej, która jest właścicielem na drodze wodnej, lecz ustawienie tego znaku powinno być dokonane w obecności przedstawiciela administracji drogi wodnej w miejscu wcześniej ustalonym.
4. Oznakowanie mostów kolejowych należy do obowiązków organów kolejowych. Umieszczenie znaków na mostach kolejowych winno nastąpić w uzgodnieniu z administracją drogi wodnej. Oznakowanie innych mostów należy do obowiązków administracji dróg wodnych.
5. Obowiązek oznakowania i wytyczania dróg wodnych, które nie pozostają w administracji dróg wodnych ciąży na administratorze tej drogi wodnej. Oznakowanie takich dróg wodnych winno być przeprowadzone pod nadzorem administracji drogi wodnej.

§ 7. Śluzowanie statków.

1. Statki zbliżające się do śluzy powinny co najmniej na 300 m przed śluzą oznajmić swoje przybycie sygnałem dźwiękowym „UWAGA" — jeden długi dźwięk.
2. Dopóki ze śluzy nie jest podany sygnał zezwalający na wjazd, statki obowiązane są zatrzymać

się przy dalbach, po prawej stronie do kierunku jazdy przed wystawionym znakiem żeglugowym (znak żeglugowy B 4 określony w załączniku Nr 3 do przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych) i ustawić się w taki sposób aby nie tarasować drogi innym statkom.

3. Wjazd statków do komory śluzowej może nastąpić dopiero po podaniu przez obsługę śluzy sygnału zezwalającego na wjazd (znak żeglugowy Nr B II 3 określony w załączniku Nr 4 przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych). Zezwolenie na wjazd do śluzy może być wydane po zapewnieniu przez obsługę śluzy bezpiecznych warunków śluzowania.
4. Przed wjazdem do komory śluzowej wszystkie przedmioty wystające poza burty statku muszą być usunięte.
5. Przy wjeździe do komory śluzowej szybkość statków nie może być większa od koniecznej dla bezpiecznego sterowania statkiem.
6. Statki w komorze śluzowej powinny tak się ustawić, aby inne statki śluzowane jednocześnie miały zapewnione bezpieczeństwo i odpowiednią przestrzeń. Odległość między krawędziami kadłubów statków stojących obok siebie w komorze śluzowej nie może być mniejsza niż 20 cm. Odległość między statkami stojącymi w komorze śluzowej jeden za drugim nie może być mniejsza niż 1 metr.
7. W czasie wjazdu i wyjazdu z komory śluzowej oraz śluzowania kierownicy statków i załoga powinni znajdować się na stanowiskach manewrowych.
8. W czasie śluzowania pędniki statków powinny być zatrzymane.
9. Wyjazd z komory śluzowej może nastąpić dopiero po wydaniu przez obsługę śluzy zezwolenia na opuszczenie śluzy.
10. Wprowadzanie i wyprowadzanie statków do i z komory śluzowej sposobem ręcznym powinno tak się odbywać, aby nie doprowadzać do uszkodzeń obrzeży oraz urządzeń śluzy.
11. Pociągi holownicze mogą wjeżdżać i wyjeżdżać ze śluzy tylko na skróconym holu i linach holowniczych łączących poszczególne jednostki w jego składzie.
12. Kierownicy statków nie posiadających pełnej zdolności manewrowej obowiązani są przed wjazdem do śluzy zawiadomić o tym obsługę śluzy.
13. Kierownicy wszystkich statków na żądanie obsługi śluzy obowiązani są przedłożyć do wglądu dokumenty statkowe dla wpisania koniecznych danych dot. śluzowanych statków w książce śluzowania.
14. Statki załadowane materiałami wybuchowymi lub łatwopalnymi nie mogą być śluzowane z innymi statkami.
15. Statki załadowane materiałami cuchnącymi nie mogą być śluzowane razem ze statkami pasażerskimi.
16. W czasie pobytu statków w komorze śluzowej lub awanportach zabrania się:
    a) odpychania statków od wrót, głowic, ścian i nabrzeży bumsztakami lub bosakami posiadającymi ostre okucia,
    b) wleczenia po dnie kotwic, łańcuchów i lin kotwicznych,
    c) zadymiania i zanieczyszczania terenów śluzy, wyrzucania za burtę śmieci lub innych przedmiotów, wylewania płynów itp.
    d) dokonywania napraw statków oraz przeprowadzania za i wyładunków towarów,
    e) wychodzenia ze statków na teren śluzy bez zezwolenia obsługi śluzy,
    f) jakiegokolwiek hałasowania — ewentualnie grające na statkach orkiestry powinny zaprzestać grania, należy również wyłączyć wcześniej używane głośniki,
    g) używania w porze nocnej reflektorów.
17. Kierownicy statków znajdujących się w awanportach i w komorze śluzowej, obowiązani są podporządkować się wskazaniom obsługi śluzy pod względem bezpieczeństwa ruchu i porządku. Za awanport uważa się obszar kanału 300 m poniżej i powyżej komory śluzowej.
18. Wszystkie manewry i zwroty w awanportach w odległości poniżej 30 m przed głowicami śluzy w czasie napełniania i opróżniania komory są zabronione.
19. Statki oczekujące w awanportach na śluzowanie muszą mieć zapewniony stały dozór dokonywany przez członka załogi statku.
20. Statki sportowe, turystyczne i rybackie mogą być śluzowane przy sposobności śluzowania innych statków lub w czasie zebrania się większej ich ilości.
21. W czasie wspólnego śluzowania z innymi statkami, statki sportowe lub turystyczne muszą być ustawione za rufą śluzowanego statku w takiej odległości, aby to ustawienie nie stwarzało niebezpieczeństwa ich uszkodzenia przy ruchu statków w czasie napełniania lub opróżniania komory śluzowej.
22. Zabrania się w czasie śluzowania ustawiania statków sportowych i turystycznych przy burcie innego statku lub przy przeciwległej ścianie komory śluzowej na długości tego statku.
23. Łodzie żaglowe powinny zwijać żagle przed wjazdem do komory śluzowej oraz obowiązkowo opuszczać maszty.
24. W czasie śluzowania statków sportowych i turystycznych załogi tych statków obowiązane są posiadać na sobie kamizelki ratunkowe.
25. Zabrania się śluzowania i wjazdu do awanportów łodzi wiosłowych wyczynowych oraz łodzi typu canoe.
26. Śluzowanie statków odbywa się według kolejności ich przybycia. W przypadku równoczesnego przybycia statków z dwóch kierunków pierwszeństwo śluzowania mają statki wjeżdżające do śluzy od strony poziomu zrównanego z poziomem wody istniejącym w komorze śluzowej.
27. Z pierszeństwa śluzowania korzystają:
    a) statki będące w akcji ratowniczej i interwencyjnej,
    b) statki z poważnie uszkodzonym kadłubem,
    c) statki posiadające specjalne zezwolenie inspektoratu żeglugi śródlądowej,
    d) statki pasażerskie linii regularnych.
28. Przystąpienie do podnoszenia względnie obniżania poziomu wody w komorze śluzowej może się odbywać dopiero, gdy obsługa śluzy stwierdzi, że obiekty znajdujące się w komorze są należycie ustawione oraz przycumowane i że załoga jest na swych stanowiskach manewrowych. Śluzowanie statku powinno odbywać się z zachowaniem należytej ostrożności przez umiejętne napełnianie wodą względnie opróżnianie z wody komory śluzowej.
29. Na każdej śluzie powinien być oznaczony w formie białej pionowej linii umieszczonej na ścianie komory, próg śluzy. Statkom będącym w komorze śluzowej nie wolno ustawiać się na linii progu.
30. Wjazd do śluzy jak również i sama komora śluzowa powinna być w porze nocnej oświetlona w taki sposób, aby światło nie utrudniało pracy załogom statków.
31. W czasie śluzowania obsługa śluzy winna odbierać od załogi statków liny cumownicze, by zakładać je na pachoły usytuowane na koronie śluzy, a następnie po stopniowym ich zwalnianiu winna zwracać załodze statku.
32. W czasie zmiany poziomu wody w śluzie, liny cumownicze powinny być odpowiednio wybierane lub luzowane przez załogę statku. Na każdym stanowisku obsługi liny powinien znajdować się co najmniej jeden członek załogi.
33. Śluzowanie odbywa się w czasie godzinowo ustalonym przez administrację drogi wodnej.

§ 8. Szczegółowe przepisy ruchu i postoju statków.

1. W czasie zbliżania się zestawów pchanych, zespołów sprzężonych lub pociągów holowniczych do uciążliwych odcinków drogi wodnej (ostre zakola, wąskie przejścia, przejście pod mostami, wjazdy do kanałów śluzowych, portów itp.), kierownicy zestawów pchanych, zespołów sprzężonych

oraz pociągów holowniczych obowiązani są zmniejszyć odpowiednio długość i szerokość zestawu pchanego, zespołu sprzężonego względnie pociągu holowniczego, jak również ograniczyć szybkość jazdy, jeśli jest to konieczne ze względu na bezpieczeństwo żeglugi.

2. Statki o długości powyżej 40 m płynące w dół rzeki z zamiarem wjazdu do portów Kraków—Płaszów, Kraków—Kujawy i Sandomierz, powinny dokonać obrotu poniżej miejsca wjazdu.
3. Zestawy pchane, zespoły sprzężone i pociągi holownicze płynąc w dół rzeki z zamiarem wjazdu do portów Kraków—Płaszów, Kraków—Kujawy i Sandomierz, powinny dokonać obrotu w odpowiednio bezpiecznej odległości poniżej miejsca wjazdu do portu, by dalej wjeżdżać do kanału portowego przy zachowaniu szczególnej ostrożności. Zestawy pchane mogą ewentualnie zakotwiczać barki pchane na szlaku żeglownym poniżej kanału wlotowego do portu, by po przepięciu się pchacza, dalej kontynuować wprowadzanie barek do basenu portowego.
4. Statki o długości powyżej 40 m wyjeżdżające z portu Kraków—Płaszów, Kraków, Kujawy i Sandomierz kierujące się w górę rzeki powinny skierować się w dół rzeki i dokonać tam w dogodnym miejscu obrotu. Dotyczy to również zespołów sprzężonych i pociągów holowniczych. Statki pojedyncze o długości powyżej 40 m względnie zestawy pchane przekraczające tą długość mogą wyjeżdżać z kanału portowego rufą.
5. Zestawy sprzężone przy wjeździe do kanałów portowych oraz przy wyjeździe z tych kanałów nie mogą przekraczać 10 m szerokości.
6. W wypadku, gdy otwarte są jazy na stopniach wodnych w Dąbiu i Przewozie przy równoczesnym nastaniu wysokiej wody żeglownej, kierownicy pociągów holowniczych, zestawów pchanych i zespołów sprzężonych winni zachować przy wprowadzaniu tych pociągów, zestawów i zespołów, od strony górnej wody do kanałów śluzowych szczególną ostrożność. Zachowania tej wyjątkowej ostrożności wymaga się również przy wprowadzaniu wyżej określonych pociągów, zestawów i zespołów do kanału wjazdowego portu w Kujawach. Przy przeprowadzaniu wyżej określonych czynności należy w szczególności przestrzegać następujących zasad:
   a) kierownicy zestawów pchanych i zespołów sprzężonych przy wjeździe do kanału śluzowego winni utrzymywać kurs blisko brzegu lewego,
   b) kierownicy pociągów holowniczych winni przed wjazdem do kanału śluzowego rozdzielać pociągi w miejscu uznanym za odpowiednie i bezpieczne z tym, że rozdzielanie pociągów holowniczych, które mają być wprowadzone do kanału śluzy w Dąbiu winno nastąpić już przy bazie remontowej PP. Żegluga Krakowska w km 80.000 rz. Wisły. Rozdzielone jednostki pływające należy wprowadzać do kanałów śluzowych na skróconym holu blisko brzegu lewego.
7. Statki techniczne pracujące na szlaku żeglownym (w nurcie) winny na widok płynącego statku, zestawu pchanego, zespołu sprzężonego lub pociągu holowniczego tak się ustawić, by umożliwić ich bezpieczny przejazd.
8. Zabrania się postoju:
   a) statkam nie pasażerskim przy przystaniach pasażerskich,
   b) na odcinku drogi wodnej, gdzie prowadzone są prace regulacyjne lub pogłębiarskie, statkom nie zatrudnionym przy tych pracach.
9. Postoje statków dozwolone są na odcinkach rzeki oznaczonych znakami żeglugowymi wg. załącznika Nr 3 do przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych z tym, że zestawy pchane, zespoły sprzężone i pociągi holownicze powinny być zestawione zasadniczo w jednym rzędzie lecz zawsze w linii prostej. Statki pozostawione na postoju nie mogą w żadnym wypadku stanowić przeszkody dla ruchu żeglugowego.
10. Barki pchane, sprzężone i holowane mogą być na krótki okres pozostawione na drodze wodnej poza miejscami dozwolonego postoju bez pchacza lub holownika, jeżeli jest to konieczne dla wykonania naprawy pchacza lub holownika, względnie bunkrowania paliwa. W takich przypadkach barki należy ustawić i zabezpieczyć najdalej poza szlakiem żeglownym przy zapewnieniu ich odpowiedniego dozoru.
11. W okresie występowania niskich i wysokich stanów wody przy równoczesnym zamknięciu ruchu żeglugowego na określonym odcinku drogi wodnej, dozwolone są postoje statków w górnych i dolnych kanałach śluzowych.

§ 9. **Porty i zimowiska.**

1. Miejsce na zimowy postój statków w portach wyznacza kierownik portu. Miejsce takie określa się nazwą zimowiska. Plan rozmieszczenia statków na zimowisku winien być umieszczony w miejscu widocznym i podany do ogólnej wiadomości na odpowiednio do tego celu sporządzonej tablicy.
2. W okresie zimy statki mogą być zgrupowane na postój również w miejscach poza portami w wypadku uzyskania na to zgody administracji dróg wodnych.
3. Na każdym zimowisku winien być wyznaczony kierownik zimowiska o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych, posiadający przynajmniej stopień szypra.

§ 10. **Żegluga pasażerska.**

1. Miejsca wyznaczone do wsiadania i wysiadania pasażerów poza stałymi przystaniami powinny być ustalone z właściwą terytorialnie administracją dróg wodnych i uzgodnione z Inspektoratem Żeglugi Śródlądowej.
2. Wsiadanie i wysiadanie pasażerów w miejscach, o których mowa w ust. 1, może się odbywać za zgodą kierownika statku, po wcześniejszym odpowiednim zacumowaniu statku i wyłożeniu urządzeń zejściowych.
3. Przebywanie pasażerów na statku dozwolone jest tylko w miejscach do tego celu wyznaczonych.
4. Zabrania się pasażerom przebywania w sterówce, maszynowni i innych miejscach utrudniających pracę załogi. Miejsca te powinny być podane do ogólnej wiadomości, przez wyszczególnienie ich w przepisach porządkowych obowiązujących na statku oraz dodatkowo oznaczone na tablicach informacyjnych.
5. Cumowanie statków pasażerskich w rejonie przystani pasażerskiej może być dokonywane wyłącznie do specjalnie do tego celu przeznaczonych urządzeń cumowniczych.
6. W obrębie przystani dla statków pasażerskich powinny być rozmieszczone tablice z napisem „Kąpiel wzbroniona".
7. Przebywanie pasażerów na pomostach przystani, poza miejscem do tego przeznaczonym, jest wzbronione. Winno być to wyszczególnione w przepisach porządkowych, obowiązujących na przystani i podane do ogólnej wiadomości.
8. Do podstawowych obowiązków przystaniowego należy, niezależnie od innych obowiązków określonych odrębnymi przepisami, regulowanie ruchem pasażerów w czasie wsiadania ich na statek oraz opuszczania statku dla zachowania porządku i pełnego bezpieczeństwa. Przystaniowy obowiązany jest również czuwać nad bezpieczeństwem pasażerów znajdujących się na przystani, którzy oczekują na przyjazd statku pasażerskiego.

§ 11. **Przeprowadzanie prób technicznych statków.**

1. Próby techniczne statków mogą być przeprowadzane:
   a) w basenie portowym „Kraków—Płaszów"
   b) w basenie portowym „Sandomierz" z tym, że w czasie dokonywania prób technicznych statku, winna być zachowana między nim, a pozostałymi statkami oraz brzegiem odpowiednio bezpieczna odległość.
2. Próby szybkości statków mogą być przeprowadzane po uprzednim uzyskaniu na to zezwolenia Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej:

a) na rzece Wiśle w rejonie Krakowa od km 88.000—91.000 przy brzegu prawym,
b) na rzece Wiśle w rejonie Sandomierza od km 269.300—272.500.

3. Zabrania się dokonywania prób szybkości, gdy na wyżej podanych odcinkach rzeki przebywają inne statki.

§ 12. **Żegluga nocna.**

1. Żegluga nocna może się odbywać tylko na takich odcinkach dróg wodnych, które zostały wcześniej podane do wiadomości zainteresowanym przedsiębiorstwom żeglugowym przez terytorialnie właściwą administrację dróg wodnych, po komisyjnym stwierdzeniu stanu przygotowania i oznakowania tych odcinków drogi wodnej dokonanym przy współudziale Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Krakowie.
2. Do uprawiania żeglugi nocnej dopuszcza się wyłącznie statki, które na uprawianie takiej żeglugi posiadają odpowiednie zezwolenie Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej dokonane w formie wpisu do świadectwa zdolności żeglugowej.
3. Wszystkie światła statku nie będące światłami pozycyjnymi lub sygnałowymi powinny być od strony zewnętrznej przysłonięte, aby nie mogły być przyjęte jako światła nawigacyjne oraz aby nie oświetlały innych statków.
4. Przy zbliżaniu się statków, jeżeli mają się one mijać, reflektor główny oraz reflektor pomocniczy od strony mijania muszą być zgaszone, a reflektor pomocniczy od strony zewnętrznej mijania musi być tak skierowany aby nie utrudniał manewrowania mijającym się statkom.
5. W czasie jazdy przez uciążliwe odcinki, należy na dziobie każdego pojedyńczego statku, a na zestawie pchanym na pierwszym statku, wystawić obserwatora.
6. Przy zbliżaniu się statków do śluzy, obsługa śluzy obowiązana jest oświetlić komorę śluzową oraz awanport.
7. Statki, zestawy pchane i zespoły sprzężone nie uprawiające żeglugi w porze nocnej powinny zatrzymać się na prostych odcinkach rzeki po prawej stronie szlaku żeglownego, pozostawiając odpowiedni i dogodny przejazd dla statków uprawiających żeglugę nocną.
8. Kotwice statków stojących na postoju powinny znajdować się możliwie blisko skraju szlaku żeglownego, aby nie narażać na niebezpieczeństwo najechania na nie statków uprawiających żeglugę nocną.
9. Nie wolno zostawiać łodzi towarzyszących przy burcie statków na wodzie od strony wolnego przejazdu.
10. Przystanie pasażerskie przewidziane do obsługi nocnej ruchu pasażerskiego oprócz wyposażenia wymaganego odrębnymi przepisami, powinny posiadać dodatkowe następujące wyposażenie i zabezpieczenie:
    a) należyte oświetlenie przystani oraz dróg wejściowych z lądu na przystań i na statek,
    b) rozmieszczenie punktów świetlnych na przystani powinno być takie, aby nie oślepiało załogi statku przy manewrach dobijania lub odbijania od przystani,
    c) przystanie I klasy powinny być wyposażone w urządzenia głośnikowe względnie w tubę głosową ze wzmacniaczem.

§ 13. **Ruch tratw.**

Ruch tratw odbywać się może na warunkach określonych każdorazowo osobno dla każdego spływu, w pozwolnieniu wydanym przez Inspektorat Żeglugi Śródlądowej.

§ 14. **Uprawianie żeglugi przez statki sportowe i turystyczne.**

1. Za statki sportowe lub turystyczne uważa się statki służące wyłącznie do uprawiania żeglugi w celach sportowych lub turystycznych.
2. Statki sportowe i turystyczne mogą korzystać z dróg wodnych przy ścisłym przestrzeganiu przepisów obowiązujących dla tego typu jednostek pływających, jak również przepisów dotyczących bezpieczeństwa żeglugi i przepisów porządkowych.
3. Statkom sportowym i turystycznym zabrania się uprawiania żeglugi w porze nocnej. Inspektorat Żeglugi Śródlądowej może jednak w wyjątkowo uzasadnionych wypadkach udzielić zgody na uprawianie takiej żeglugi, przy określeniu specjalnie opracowanych dodatkowych warunków.
4. Z poszczególnego statku sportowego lub turystycznego może korzystać tylko taka ilość osób, jaka wynika z jego budowy i przeznaczenia.
5. Zabrania się pasażerom statku sportowego lub turystycznego zajmowania w czasie ruchu statku miejsca do tego celu na statku nie przeznaczonego.
6. Doczepianie statków sportowych lub turystycznych do innych statków, za wyjątkiem pasażerskich, może nastąpić po uzyskaniu na to zgody kierowników statków.
7. Szybkość statku sportowego lub turystycznego nie może powodować zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi lub powodować uszkodzenia innych statków, budowli wodnych itp.
8. Pociąg holowniczy złożony ze statków sportowych lub turystycznych musi mieć zapewnioną zdolność manewrowania. W takim pociągu, kierownik każdego statku holowanego jest odpowiedzialny za statek, którym kieruje z tym, że obowiązany jest on stosować się jeszcze do poleceń kierownika statku holującego, który odpowiedzialny jest za cały pociąg holowniczy.
9. Jazda na nartach wodnych nie może zagrażać ani utrudniać ruchu statkom żeglugi śródlądowej, statkom sportowym i turystycznym oraz osobom kąpiącym się.
10. Na statku holującym narciarza wodnego, oprócz kierownika statku powinna być dodatkowo jeszcze jedna dorosła osoba dla obserwacji i obsługi holowanego narciarza. Warunek ten nie jest wymagany jeśli jazdę na nartach uprawia się pod specjalnie zorganizowanym innym nadzorem.
11. Spływ turystyczny przełomem rzeki Dunajec względnie rzeką Poprad może być dokonywany przy ścisłym przestrzeganiu odrębnie opracowanego i zatwierdzonego regulaminu.

§ 15. **Postanowienia końcowe.**

1. Traci moc zarządzenie Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Krakowie z dnia 20 maja 1967 r. w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych (Dziennik Urzędowy Wojewódzkiej Rady Narodowej w Krakowie z 1967 r. Nr 9, poz. 57).
2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Kierownik Inspektoratu
Adam Kopytko

Poz. 54

ZARZĄDZENIE INSPEKTORATU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W WARSZAWIE

z dnia 12 kwietnia 1976 r. w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych.

Na podstawie zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 3 października 1975 roku w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 21 z dnia 23 października 1975 r., poz. 110) zarządza się, co następuje:

§ 1. **Znaczenie określeń.**

Ilekroć w niniejszym zarządzeniu jest mowa o:
1) znakach żeglugowych — należy przez to rozumieć znaki określone w przepisach żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych,
2) „strefa foliowa" — należy przez to rozumieć akwen, którego dno jest wyłożone folią uszczelniającą, przykrytą warstwą ziemi,

3) Zbiornik Zegrzyński — należy przez to rozumieć akwen powstały wskutek spiętrzenia rzeki Narwi, zawarty w granicach od północy — południowa krawędź mostu drogowego w Wierzbicy, z południa — północna krawędź mostu drogowego w Nieporęcie, od zachodu — zapora czołowa w Dębe,

4) Zbiornik Włocławski — należy przez to rozumieć akwen powstały wskutek spiętrzenia rzeki Wisły, zawarty w granicach 623 km rzeki Wisły do śluzy we Włocławku,

5) Zbiornik Sulejowski — należy przez to rozumieć akwen powstały wskutek spiętrzenia rzeki Pilicy, zawarty w granicach między Smardzewicami od północy a Sulejowem na południu.

§ 2. Określenie stron i oznakowanie szlaku żeglownego.

1. Szlak żeglowny na Zbiorniku Zegrzyńskim i Kanale Żerańskim wyznacza się według kierunku północ—południe.

2. Obowiązek oznakowania mostów oraz innych budowli i urządzeń nowo budowanych spoczywa na inwestorach tych obiektów zgodnie z zaleceniami Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, natomiast utrzymanie w należytym stanie oznakowania należy do administracji dróg wodnych.

§ 3. Zamknięcie szlaku żeglownego.

1. W okresie występowania trudnych warunków nawigacyjnych administracja dróg wodnych może zamknąć szlak żeglowny (znak żeglugowy nr A1), co będzie sygnalizowane na drogach wodnych:
   1) Zbiornik Zegrzyński:
      a) przy wejściu na zbiornik z Kanału Żerańskiego — w Nieporęcie,
      b) przy ujściu rzeki Bug — w Serocku na 37,8 km rzeki Narwi,
   2) Zbiornik Włocławski:
      a) przy jeździe w dół rzeki — na lewym brzegu przy wyjściu z portu handlowego w Płocku, 633 km rzeki Wisły.
      b) przy jeździe w górę rzeki — przy wyjściu z górnego awanportu śluzy we Włocławku.
2. Ponadto zamknięcie szlaku żeglownego może nastąpić w innych uzasadnionych okolicznościach.

§ 4. Wymiary statków.

1. Statki, zestawy pchane i zespoły sprzężone nie mogą przekraczać niżej podanych wymiarów:

Lp.	Droga wodna	dług. m	szer. m
1	rz. Wisła od km 324,5 do km 513 (Port Handl.)	85,0	16,0
2	rz. Wisła od km 513 do km 719,9	115,0	19,0
3	przez śluzę we Włocławku	113,0	11,0
4	przez śluzę im. inż. Tadeusza Tillingera	83,0	11,0
5	Kanał Żerański od km 0,0 do km 10,0	91,2	15,0
6	Kanał Żerański od km 10,0 do km 18,0	85,0	10,5
7	Zbiornik Zegrzyński	bez ograniczenia	
8	rz. Narew od mostu drogowego w Wierzbicy do m. Pułtusk.	91,2	18,2
9	rz. Narew od m. Pułtusk do m. Gnojno	91,2	12,0
10	rz. Narew od m. Gnojno do m. Brzuze	91,2	12,0
11	rz. Narew od m. Brzuze do ujścia rz. Pisy	65,0	10,5
12	rz. Narew od ujścia rz. Pisy do ujścia rz. Biebrzy	38,0	6,5
13	rz. Bug od ujścia do rz. Narwi do m. Wyszków	65,0	10,5
14	Zbiornik Sulejowski	bez ograniczenia	

2. Pociągi holownicze nie mogą przekraczać podanych wymiarów:

Lp.	Droga wodna	w dół rzeki		w górę rzeki	
		dług. m	szer. m	dług. m	szer. m
1	rz. Wisła od km 324,5 do km 719,9	200	26,0	bez ograniczenia	
2	Kanał Żerański od km 0,0 do km 10,0	150	15,0	150	15,0
3	Kanał Żerański od km 10 do km 18	150	10,5	150	10,5
4	Zbiornik Zegrzyński	bez ograniczenia			
5	rz. Narew od mostu drogowego w Wierzbicy do m. Różan.	150	16,0	200	16,5
6	rz. Narew od m. Różan do ujścia rzeki Pisy.	100	16,0	150	16,0
7	rz. Narew od ujścia rz. Pisy do ujścia rzeki Biebrzy.	100	6,5	150	13,0
8	rz. Bug od ujścia do rz. Narwi do m. Wyszków	100	13,0	150	13,0
9	Zbiornik Sulejowski	bez ograniczenia			

3. Każdorazowe zwiększenie szerokości i długości statków, zestawów pchanych, zespołów sprzężonych i pociągów holowniczych ponad wielkości ustalone w ust. 1 i 2 wymaga zezwolenia Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie.

4. Zanurzenie statków, zestawów pchanych, zespołów sprzężonych i pociągów holowniczych powinno być 15 cm mniejsze od aktualnych głębokości tranzytowych.

§ 5. Szybkość statków.

1. Szybkość statków nie może przekraczać:

Lp.	Droga wodna i rodzaj statku (z ładunkiem lub bez ładunku)	Szybkość km/godz. w dzień	Szybkość km/godz. w nocy
1	rz. Wisła od km 324,5 do km 719,9	bez ograniczeń	
2	Kanał Żerański od km 0 do km 10	8	—
	a) statki, pociągi holownicze, zestawy pchane i zespoły sprzężone (z ładunkiem)	8	7
	b) statki, pociągi holownicze, zestawy pchane i zespoły sprzężone (bez ładunku)	11	10
	c) statki pasażerskie, holowniki i pchacze płynące pojedyńczo	12	11
	d) statki sportowe i turystyczne typu ślizgowego, wodoloty i wodnoodrzutowe	30	—
3	Kanał Żerański od km 10 do km 18	7	6
	a) statki, pociągi holownicze, zestawy pchane i zespoły sprzężone (z ładunkiem)	7	6
	b) statki, pociągi holownicze, zestawy pchane i zespoły sprzężone (bez ładunku)	10	9
	c) statki pasażerskie, holowniki i pchacze pojedyńczo płynące	11	10
	d) statki sportowe i turystyczne typu ślizgowego, wodoloty i wodnoodrzutowe	30	—
4	Zbiornik Zegrzyński	bez ograniczeń	
5	Rzeka Narew	bez ograniczeń	
6	Rzeka Bug	bez ograniczeń	

2. Na Zbiorniku Sulejowskim szybkość ma być ograniczona do takiej, aby statek nie wytwarzał dużego falowania, mogącego zagrozić bezpieczeństwu innych statków i budowlom wodnym.
3. Ograniczenia szybkości, wymienione w ust. 1 i 2, nie dotyczą statków będących w akcji ratowniczej lub interwencyjnej.

§ 6. Ruch i postój statków.

1. Ruch statków powinien odbywać się po wytyczonych szlakach żeglownych.
2. Statki płynące wzdłuż wyznaczonych szlaków żeglownych mają pierwszeństwo przejazdu przed statkami płynącymi w poprzek szlaków żeglownych.
3. Ze względu na brak odpowiednich ścieżek holowniczych przy drogach wodnych holowanie z brzegu może odbywać się wyłącznie na krótkich odcinkach w celu lokalnego przemieszczania statków i tylko w tych miejscach, gdzie istnieje możliwość dogodnego i bezpiecznego przejścia brzegiem drogi wodnej.
4. Zabrania się statkom niepasażerskim cumowania do przystani statków pasażerskich.
5. Dozór na statkach zgrupowanych na postój w basenach eksploatacyjnych Gnojno — Zakład Bogdanów, Brzuze itp. gdzie akwen jest osłonięty, może pełnić jedna lub więcej osób, w zależności od wynikających potrzeb w celu zapewnienia bezpieczeństwa. Ustalenie formy dozoru oraz ilość osób dozorujących na poszczególne grupy jednostek należy uzgodnić z Inspektoratem Żeglugi Śródlądowej w Warszawie.

§ 7. Ruch żeglugowy na uciążliwych odcinkach dróg wodnych.

1. Niezależnie od zastosowania przewidzianych niniejszym zarządzeniem składów pociągów holowniczych, zestawów pchanych i zespołów sprzężonych, kierownicy tych obiektów pływających obowiązani są w warunkach uciążliwych dla żeglugi zmniejszyć odpowiednio długość pociągów holowniczych, zestawów pchanych i zespołów sprzężonych jak również szybkość jazdy, jeżeli jest to konieczne ze względów bezpieczeństwa żeglugi.
2. Armatorzy, których statki wykonują prace regulacyjne na odcinkach dróg wodnych uciążliwych dla żeglugi powinni uzgodnić z Inspektoratem Żeglugi Śródlądowej w Warszawie rozstawienie tych jednostek.

§ 8. Bunkrowanie statków.

1. Zabrania się pobierania paliw płynnych statkom pasażerskim mającym pasażerów na pokładzie.
2. Statki pobierające paliwa płynne i smary z bunkierek obowiązane są do wygaszenia wszelkich źródeł ognia.

§ 9. Żegluga nocna.

1. Uprawianie żeglugi nocnej może odbywać się tylko na drogach wodnych oznakowanych znakami nocnymi wytyczającymi szlak żeglowny.
2. Zabrania się uprawiania żeglugi nocnej pociągom holowniczym płynącym w dół rzeki.
3. Punkty świetlne na przystani powinny być tak rozmieszczone aby nie oślepiały załóg dopływających statków.

§ 10. Śluzowanie statków.

1. Statki zbliżające się do śluzy powinny co najmniej na 200 m przed śluzą oznajmić swoje przybycie sygnałem „UWAGA".
2. Przed wejściem do komory śluzowej wszystkie przedmioty wyposażenia pokładowego, wystające za burtę statku muszą być usunięte, a statki żaglowe muszą zwinąć żagle.
3. Przy wjeździe do komory śluzowej szybkość powinna być ograniczona do takiej, żeby statek nie utracił sterowności.
4. Statki w komorze śluzowej powinny tak się ustawić, aby inne statki śluzowane jednocześnie miały zapewnione bezpieczeństwo i odpowiednią przestrzeń.
Odległość między krawędziami kadłubów statków stojących obok siebie nie może być mniejsza niż 20 cm.
Odległość między statkami stojącymi w komorze śluzowej jeden za drugim nie może być mniejsza niż 1 metr.
5. W czasie wpływania i wypływania statków z komory śluzowej, załoga statku powinna znajdować się na stanowiskach manewrowych.
6. W czasie śluzowania pędniki statków powinny być zatrzymane.
7. Wprowadzanie i wyprowadzanie statków do i z komory śluzowej sposobem ręcznym powinno tak się odbywać, aby nie spowodowało uszkodzeń obrzeży, głowic komory lub konstrukcji i zamknięć wrót.
8. Pociągi holownicze mogą wjeżdżać i wyjeżdżać ze śluzy tylko na skróconym holu i krótkich linach holowniczych, łączących poszczególne jednostki w jego składzie.
9. Kierownicy statków nie posiadających pełnej zdolności manewrowej obowiązani są przed wejściem zawiadomić o tym obsługę śluzy.
10. W czasie pobytu statków w komorze śluzowej lub w awanportach zabrania się:
   a) wleczenia kotwic, łańcuchów i lin kotwicznych po dnie,
   b) zadymiania powietrza i zanieczyszczania terenów śluzy,
   c) wychodzenia ze statków bez zezwolenia obsługi śluzy,
   d) dokonywanie napraw na statkach,
   e) używania w porze nocnej reflektorów.
11. Zabrania się śluzowania statków bez kompletnej załogi i wyposażenia niezbędnego do cumowania.
12. Wjazd do śluzy i komora śluzowa powinny być w porze nocnej oświetlone w taki sposób, aby światło nie oślepiało załóg statków.
13. W przypadku równoczesnego przybycia statków z dwóch kierunków, pierwszeństwo śluzowania mają statki podchodzące do śluzy od strony poziomu zrównanego z poziomem wody istniejącym w danej chwili w komorze śluzowej.
Nie dotyczy to statków będących w akcji ratowniczej, które mają pierwszeństwo śluzowania we wszystkich przypadkach.
14. Z pierwszeństwa śluzowania korzystają:
   a) statki ratownicze płynące do miejsca wypadku,
   b) statki inspekcyjne i jednostki służbowe MO.
   c) statki pasażerskie linii regularnych (rozkładowych).
15. Statki sportowe, turystyczne i rybackie mogą być śluzowane przy sposobności śluzowania innych statków lub odrębnie w razie zebrania się większej ich ilości.
16. Zabrania się śluzowania statków załadowanych materiałami łatwopalnymi i wybuchowymi razem z innymi statkami.
17. Obsługa śluzy może wyjątkowo zmienić kolejność śluzowania, jeśli wymaga tego bezpieczeństwo lub zachowanie ciągłości ruchu żeglugowego.
18. Śluzowanie odbywa się tylko w godzinach ustalonych przez administrację dróg wodnych.

§ 11. Przepisy szczegółowe dla śluzy we Włocławku.

1. W przypadku szerokości statku większej niż 11,0 m ale nie przekraczającej 11,70 m kierownik statku obowiązany jest przed wejściem do komory uzgodnić śluzowanie z obsługą śluzy.
2. Jazda w obrębie śluzy może odbywać się tylko z szybkością do 4 km/godz. Do obrębu śluzy należą poza komorą również awanporty, aż do końca urządzeń cumowniczych.
3. W dolnym awanporcie śluzy obowiązuje ruch lewostronny.
4. Przy wejściu do dolnego awanportu występuje zjawisko uciągu, którego siła uzależniona jest od ilości pracujących turbin. Praca każdej turbiny sygnalizowana jest przy pomocy fioletowego światła.
5. Wyprzedzanie statków oczekujących na śluzowanie dopuszczalne jest tylko przez statki korzystające z pierwszeństwa śluzowania.

6. Po wejściu do komory śluzowej, w celu zatrzymania statku cumy należy zakładać na stałe urządzenia cumownicze. Po zatrzymaniu statku, cumy należy przełożyć na ruchome urządzenia cumownicze. Statki muszą być przycumowane co najmniej dwoma cumami dziobową i rufową.
7. Statki bezzałogowe oraz statki nie posiadające urządzeń sterowych mogą być wprowadzane do komory śluzowej wyłącznie przy burcie statku o napędzie mechanicznym.
8. W czasie śluzowania statków sportowych, turystycznych i rybackich, załogi tych statków obowiązane są posiadać na sobie kamizelki ratunkowe.
9. Zabrania się śluzowania i wjazdu do awanportów łodzi wiosłowych wyczynowych, łodzi typu canoe oraz kajaków.
10. Postój w awanportach wszelkiego rodzaju statków nieoczekujących na śluzowanie jest wzbroniony.

§ 12. Przepisy szczegółowe dla śluzy im. inż. Tadeusza Tillingera w Warszawie.

1. W przypadłu szerokości statku większej niż 11,0 m, ale nie przekraczającej 11,70 m kierownik statku obowiązany jest przed wejściem do komory śluzowej uzgodnić śluzowanie z kierownictwem śluzy.
2. W śluzie statki powinny być przycumowane w sposób pozwalający na regulowanie długości cum.
3. Zestawianie pociągów holowniczych po prześluzowaniu może odbywać się:
   a) między rzeką Wisłą a znakiem żeglugowym nr B. 4.,
   b) przy nabrzeżu węglowym elektrociepłowni Żerań.
4. Statki zbliżające się do śluzy od strony Kanału Żerańskiego zamierzające prześluzować się postępują następująco, gdy na śluzie wystawiono:
   a) — znak żeglugowy nr B. II .1 (statek cumuje do nabrzeża węglowego elektrociepłowni przy znaku żeglugowym E. 7.),
   b) — znak żeglugowy B. II. 2 — (statek oczekuje na otwarcie śluzy w dryfie, zachowując bezpieczną odległość od wrót komory śluzowej i nie tarasując przejazdu innym statkom, a w przypadku występowania trudnych warunków nawigacyjnych postępuje jak określono w pkt. a),
   c) — znak żeglugowy nr B. II. 3 — (statek bezpośrednio wpływa do komory śluzowej),
   d) — znak żeglugowy nr B. II. 4 — (statek cumuje do nabrzeża węglowego elektrociepłowni przy znaku żeglowym nr E. 7).
5. Basen portowy na Żeraniu od mostu na ul. Modlińskiej do śluzy administrowany jest przez Przedsiębiorstwo Budownictwa-Wodnego w Warszawie, z którym należy uzgadniać postoje statków nie związane ze śluzowaniem.
6. Szybkość statków w basenie portowym nie może przekraczać 4 km/godz.

§ 13. Przepisy szczegółowe dla Kanału Żerańskiego.

1. Ruch statków powinien odbywać się prawą stroną w kierunku jazdy.
2. Odległość między statkami płynącymi wzdłuż kanału i nie wyprzedzającymi się powinna wynosić co najmniej 200 m.
3. Na całej długości kanału zabrania się statkom poruszania przy pomocy żagla.
4. Statki płynące Kanałem Żerańskim w odległości 200 m od basenu portowego „Faelbet" obowiązane są nadać sygnał dźwiękowy „UWAGA", zmniejszyć szybkość jazdy i zachować szczególną ostrożność.
   Powyższe dotyczy również statków wpływających z basenu portowego „Faelbet" na kanał.
5. Statki płynące wzdłuż kanału mają pierwszeństwo przejazdu przed statkami wypływającymi z basenu portowego „Faelbet" na kanał.
6. Pierwszeństwo przejazdu pod mostami mają statki płynące ze Ziornika Zegrzyńskiego w kierunku rzeki Wisły.
7. Zabrania się mijania statkom w odległości mniejszej niż 200 m od mostów.
8. Wyprzedzanie się statków może nostąpić w odległości nie mniejszej jak 500 m od mostów.
9. Wyprzedzanie się zestawów pchanych, zespołów sprzężonych i pociągów holowniczych jest tylko wtedy dopuszczalne, gdy statek wyprzedzany skieruje się pod brzeg i zatrzyma się dając tym samym dogodny i bezpieczny przejazd statkowi wyprzedzającemu.
10. Na Kanale Żerańskim od km 0,00 do km 10,0 zabrania się obracania statkom o długości większej niż 20 m, a od km 10,0 do km 18,0 o długości większej niż 15 m. Zakaz ten nie dotyczy statków zatrudnionych przy pracach hydrotechnicznych.
11. Postój statków może odbywać się tylko w miejscach oznaczonych znakiem żeglugowym nr E. 5. Przepis ten nie dotyczy statków wykonujących prace związane z utrzymaniem kanału oraz statków które uległy awarii i nie są zdolne do dalszej jazdy.

§ 14. Uprawianie żeglugi w celach sportowych i turystycznych.

1. Uprawiając żeglugę statkiem sportowym lub turystycznym należy przestrzegać następujących zasad ruchu:
   a) statek powinien płynąć skrajem szlaku żeglownego,
   b) nie wolno płynąć samospławem po linii nurtu, natomiast przecinać linię nurtu należy po najkrótszej drodze,
   c) odległość od innych statków powinna być bezpieczna, z tym że odległość ta nie może wynosić mniej niż 100 m przy przecinaniu linii kursu innych statków,
   d) inne statki niż sportowe lub turystyczne korzystają z pierwszeństwa przepływania pod mostami, przez wąskie przejścia drogi wodnej i na odcinkach drogi wodnej o niedostatecznej widzialności,
   e) nie wolno dobijać lub cumować do innych statków w ruchu, jak również płynąć w obszarze działania prądów wstecznych powstających za rufą statków o napędzie mechanicznym,
   f) szybkość statku nie może powodować zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi lub powodować uszkodzenia statków korzystających z drogi wodnej, budowli wodnych i urządzeń służących do połowu ryb,
   g) nie wolno uprawiać żeglugi w czasie trudnych warunków hydrologiczno-meteorologicznych powstałych na skutek silnych wiatrów, mgły, śnieżycy itp. zagrażających bezpieczeństwu statku i osób na nim przebywających. Zakaz uprawiania żeglugi powinien być sygnalizowany(znak żeglugowy nr A. 1) na masztach sygnałowych poszczególnych przystani.
2. Pociąg holowniczy złożony ze statków sportowych i turystycznych powinien mieć zapewnioną zdolność manewrowania i nie może liczyć więcej, niż:
   a) 10 statków przy holowaniu szeregowym,
   b) 3 statki przy holowaniu równoległym.
3. Zabrania się uprawiania żeglugi w porze nocnej przez statki sportowe, turystyczne oraz inny sprzęt rekreacyjny na następujących drogach wodnych:
   a) Kanał Żerański,
   b) Zbiornik Zegrzyński,
   c) Zbiornik Włocławski,
   d) Zbiornik Sulejowski
4. Uprawianie żeglugi przez statki sportowe, turystyczne oraz sprzęt rekreacyjny możliwe jest po całej powierzchni zbiorników: Zegrzyńskim, Włocławskim i Sulejowskim, o ile nie zagraża to ich bezpieczeństwu.
5. Ruch statków sportowych i turystycznych na rzece Wiśle od km 620 do km 667 na Zbiorniku Włocławskim powinien odbywać się wyłącznie po wyznaczonym szlaku żeglownym.
6. Na zbiorniku Sulejowskim zakazuje się kotwiczenia w „strefie foliowanej". Natomiast pomosty i przystanie pływające w tej część Zbiornika muszą być cumowane tylko do lądu.

7. Statki sportowe, turystyczne i sprzęt rekreacyjny uprawiający żeglugę na Zbiorniku Włocławskim nie mogą utrudniać przeprowadzania prób przez statki nowo zbudowane.
8. Na nartach wodnych oraz ślizgówkach jeździć można wyłącznie na odcinkach drogi wodnej wyznaczonych do tego celu przez Inspektorat Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, z tym że:
   a) jazda na nartach wodnych oraz ślizgówkach nie może zagrażać bezpieczeństwu ani utrudniać ruchu statków żeglugi śródlądowej, statkom sportowym i turystycznym oraz osobom kąpiącym się;
   b) na statku holującym narciarza wodnego, oprócz kierownika statku powinna być dorosła osoba dla obserwacji i obsługi holowanego narciarza; powyższe nie jest wymagane jeżeli jazdę na nartach uprawia się pod specjalnym nadzorem sportowym;
   c) lina holownicza powinna być zamocowana w taki sposób aby nie ograniczała zdolności manewrowej statku holującego;
   d) nie wolno używać statków bezzałogowych, jako statków holujących oraz holować liny holowniczej bez narciarza.

§ 15. **Uprawianie rybołóstwa.**

Połowy mogą odbywać się w szlaku żeglownym tylko podczas przerw w ruchu żeglugowym. Z chwilą zbliżania się statku należy sieci zebrać, a w przypadku nie możliwości usunięcia ich na czas, należy wystawić znak żeglugowy nr A. 1.

§ 16. **Sygnały dźwiękowe statków ich znaczenie i sposób nadawania.**

Ustala się następujące sygnały do porozumiewania się statków w pociągach holowniczych:

Lp.	Rodzaj sygnału i jego znaczenie	Sposób nadawania sygnału	Symbol sygnału
	2	3	4
1	Sygnał: rozpoczęcie jazdy pociągu holowniczego	1 krótki dźwięk 2 długie dźwięki 1 krótki dźwięk	∘— —∘
2	Sygnał: przygotowanie do zakończenia jazdy	1 długi dźwięk 3 krótkie dźwięki 1 długi dźwięk	—∘∘∘—
3	Sygnał: rzucić kotwicę	1 długi dźwięk 3 krótkie dźwięki	—∘∘∘
4	Sygnał: rzucić hol	1 krótki dźwięk 1 długi dźwięk 1 krótki dźwięk	∘—∘

§ 17. Traci moc zarządzenie nr Wa-04/2/59/71 Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie z dnia 18 stycznia 1971 r. w sprawie lokalnych przepisów dotyczących żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Dz. Urz. WRN w Warszawie Nr 3, poz. 43, Dz. Urz. RN m. st. Warszawy Nr 3, poz. 20, Dz Urz. WRN w Bydgoszczy Nr 4, poz. 41, Dz. Urz. WRN w Lublinie Nr 3, poz. 27).

§ 18. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

KIEROWNIK
Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej
w Warszawie
Franciszek Bleja

Warunki prenumeraty Dziennika Urzędowego Wojewódzkiej Rady Narodowej w Lublinie

Dziennik Urzędowy WRN wysyłany będzie po opłaceniu prenumeraty z góry na rachunek: Wydział Budżetowo-Gospodarczy Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie konto Nr 43023-2538-224 S. 26, Dz. 91, R. 9142 § 77 w Narodowym Banku Polskim II Oddział w Lublinie. Cena prenumeraty: rocznej — 18 zł, półrocznej — 10 zł. Pojedyńcze egzemplarze Dziennika nabywać można w Administracji.

Cena nin. numeru 2,70 zł

Adres Redakcji: Urząd Wojewódzki w Lublinie, ul. 22 Lipca Nr 4, pokój 114, tel. 200-41, wewn. 39
Adres Administracji: Urząd Wojewódzki w Lublinie, ul. 22 Lipca Nr 4, pokój 020, tel. wewn. 77

Lubelskie Zakłady Graficzne im. PKWN, Unicka 4. Zam. 2053 9.08.76. 1000.